



gemeente wateringen

uw kenmerk :

uw brief van :

afdeling : ABZ/BRM

ambtenaar : H. Mutsaers

ons kenmerk :

bijlage(n) :

onderwerp : Richtlijnen voor de inhoud
van het milieu-effectrapport
Zuid-Westelijke randweg (S11/N54)
in de gemeente Wateringen.

Commissie voor de milieu-effectrapportage	
ingekomen :	30 JULI 1992
nummer :	2289-92
dossier :	419-50 (22)
kopie naar :	Bu-Sc-pres-bibl
Commissie voor de milieu-effectrapportage Postbus 2345 3500 GH Utrecht	

wateringen, 28 juli 1992

Hierbij delen wij u mede dat de raad in zijn vergadering van 30 juni jl. besloten heeft tot vaststelling van de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Zuid-Westelijke randweg (S11/N54) in de gemeente Wateringen.

In verband hiermede merken wij nog op dat van de raad extra aandacht moet worden besteed aan de verdiepte ligging van de S11 met andere woorden dat er geen aandacht behoeft te worden besteed aan de hoge ligging van de S11 (blz. 4 richtlijnen; alternatief S11/N54).

Burgemeester en wethouders van Wateringen,

De loco-secretaris, De loco-burgemeester,

D. Geleijns

J.J.M. van Kester.

Agendapunt : 15
Volgnummer : ABZ/BRM/1992/79
Bijlagen : 1
Raadsvergadering : 30 juni 1992
Onderwerp : Vaststelling richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Zuid-Westelijke randweg (S11/N54) in de gemeente Wateringen

Wateringen, 23 juni 1992

Aan de raad.

VOORSTEL:

Het vaststellen van de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Zuid-Westelijke randweg (S11/N54) in de gemeente Wateringen.

TOELICHTING:

Context.

Al meer dan 50 jaar geleden is voor het eerst gedacht aan een nieuwe wegverbinding aan de Zuid-West-zijde van Den Haag als onderdeel van het Hoefijzer om Den Haag en daarmee als schakel tussen enerzijds het zuidwestelijke gedeelte van Den Haag en het Westland en anderzijds het landelijke hoofdwegennet.

Vanaf 1988 heeft een en ander concretere vormen aangenomen hetgeen geresulteerd heeft in vaststelling van het tracé van de S11 door Provinciale Staten (d.d. 15 september 1988) en vaststelling van het tracé van de N54 door de Minister van Verkeer en Waterstaat (d.d. 19 juli 1989). Op 22 maart 1990 is een convenant tussen het rijk, de provincie Zuid-Holland en de gemeente Wateringen getekend. In dit convenant zijn concrete afspraken gemaakt over de S11/N54 voor wat betreft de vormgeving, het aandeel van elk der partijen in de realisering van de weg e.d.; de verdeling van de kosten en over de procedures die dienen te worden doorlopen.

Het rijk verbindt zich daarin tot aanleg van het rijksgedeelte (N54), de provincie verbindt zich tot aanleg van het provinciale gedeelte van de randweg (S11) en tot aanleg van de Veilingroute. De gemeente Wateringen verbindt zich tot medewerking in de vorm van het starten en begeleiden van door haar te volgen procedures in het kader van ondermeer de Wet op de Ruimtelijke Ordening en de Wet geluidshinder.

De gemeente Wateringen heeft een bestemmingsplanprocedure opgestart en in maart 1991 ter inzage gelegd.

Deze procedure is medio 1991 stopgezet toen duidelijk werd dat de S11/N54 in de gemeente Wateringen een m.e.r.-plichtige activiteit is.

Probleemstelling.

Wat is nu eigenlijk een Milieu-effectrapport (MER)?

Een MER is een inventarisatie van milieu-effecten die zich kunnen voordoen tengevolge van een bepaalde (grootschalige) activiteit c.q. project.

Naar de milieu-effecten moet onderzoek worden gedaan, welke resulteert in een rapport, het zogenaamde milieu-effectrapport (MER).

In de bijlage behorende bij het Besluit milieu-effectrapportage van 20 mei 1987 is opgesomd voor welke activiteiten een m.e.r. gevoerd dient te worden. Op grond van dit besluit is voor de aanleg van een autosnelweg, autoweg of een andere uit 4 of meer rijstroken bestaande weg met een tracélengte van 5 km of meer buiten de bebouwde kom het maken van een MER verplicht.

Zo hebben de bij de aanleg van de S11/N54 betrokken partijen lange tijd in de veronderstelling verkeer dat voor die wegverbinding geen MER nodig was gelet op het gevorderd stadium van voorbereiding bij de inwerkingtreding van het Besluit m.e.r. en gezien het in het Besluit m.e.r. opgenomen lengte-criterium van 5 km (de S11 is minder dan 5 km buiten de bebouwde kom gemeten).

In de Europese Richtlijn van 27 juni 1985 betreffende de milieu-effectbeoordeling van bepaalde openbare en particuliere projecten, is bepaald voor welke categorieën projecten de lidstaten regelingen moeten treffen voor de milieu-effectbeoordeling. In Nederland was daar aan uitvoering gegeven door middel van de wettelijke regeling Besluit milieu-effectrapportage van 20 mei 1987.

In 1991 is duidelijk geworden dat het Besluit m.e.r. niet volledig de Europese Richtlijn dekt. Ook wegen korter dan 5 km vallen volgens deze richtlijn onder de m.e.r.-plicht wanneer het autowegen betreft die alleen toegankelijk zijn via knooppunten of door verkeerslichten geregelde kruispunten. Uit het vorenstaande volgt dat zowel het provinciale weggedeelte (S11) als het rijksgedeelte (N54) van de randweg m.e.r.-plichtig zijn.

De procedure tot aanpassing van de Nederlandse wetgeving aan de Europese richtlijn is overigens inmiddels afgerond.

Relevante aspecten.

1. Organisatie

Bij de m.e.r. zijn ondermeer de volgende instanties betrokken:

- initiatiefnemer : rijkswaterstaat en de provincie Zuid-Holland als degenen die verantwoordelijk zijn voor de aanleg van de weg;
- taken : opstellen van de startnotitie en het MER ten behoeve van het door de gemeente Wateringen te maken (ontwerp)bestemmingsplan;
- bevoegd gezag : de gemeenteraad vanwege vaststelling van een bestemmingsplan;
- taken : publiceren startnotitie, (na advies) opstellen en vaststellen richtlijnen, goedkeuren MER en vaststellen van het bestemmingsplan.

Commissie voor de

- m.e.r. : Uit de commissie van onafhankelijke deskundigen is een werkgroep samengesteld van een 5-tal personen
- taken : adviseren over richtlijnen en over volledigheid en kwaliteit van het MER.

wettelijke

- adviseurs : inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne;
inspecteur Ruimtelijke Ordening;
directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie;
Provinciale Planologische Commissie.
- taken : adviseren over richtlijnen en over de volledigheid en kwaliteit van het MER.

Daarnaast zijn (ambtelijke) projectgroep bevoegd gezag en een (ambtelijke) projectgroep initiatiefnemer ingesteld.

Tenslotte is in het kader van de voor inspraak een klankbordgroep ingesteld die o.m. kan meedenken over de te onderzoeken aspecten.

2. Startnotitie

De procedure omtrent de m.e.r. is vermeld in de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (WABM). Op grond van het "Besluit startnotitie milieu-effectrapportage" is door de initiatiefnemers (provincie t.b.v. S11, het rijk t.b.v. N54) een startnotitie opgesteld.

Dit is een informatieve notitie over de probleemstelling, de te onderzoeken mogelijke oplossingen en de te volgen procedure omtrent de voorgenomen activiteiten.

Deze startnotitie heeft terinzage gelegen vanaf 16 april tot en met 15 mei 1992.

Binnen 2 maanden na terinzagelegging van deze startnotitie dient de Commissie voor de m.e.r. een advies te hebben uitgebracht aan het bevoegd gezag d.w.z. de gemeente in casu en deze moet binnen 3 maanden na terinzagelegging van deze startnotitie richtlijnen inzake de inhoud van het MER vaststellen d.w.z. vóór 15 juli.

In het kader van de inspraak is een voorlichtingsavond in de Velohal gehouden.

3. Commissie voor de m.e.r.

Deze Commissie heeft een advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Zuid-Westelijke randweg (S11/N54) in de gemeente Wateringen gegeven.

Dit advies is voor uw raad een richtsnoer voor het opstellen en vaststellen van richtlijnen.

4. Richtlijnen

De richtlijnen vormen een aanwijzing voor het opstellen van het milieu-effectrapport.

In de richtlijnen wordt aangegeven aan welke aspecten aandacht dient te worden besteed in het milieu-effectrapport, hoe de beschrijving dient te worden gestructureerd en welke mate van detaillering nodig is.

De richtlijnen hebben ondermeer betrekking op de te beschrijven alternatieven en varianten op de beschrijving van de huidige en toekomstige toestand van het milieu en op de te hanteren methoden en technieken voor het voorspellen en beoordelen van effecten.

Keuzebepaling

In grote lijnen is het advies van de Commissie voor de m.e.r. overgenomen.

Middelen

De gemeente krijgt een vergoeding van het Ministerie van VROM voor de door haar gemaakte onkosten van fl 75.000,00 totaal, t.w. fl 37.500,00 na vaststelling van de richtlijnen en fl 37.500,00 na vaststelling van het bestemmingsplan.

Nadere uitwerking

- onderzoekfase: opstellen van een MER
- bestemmingsplanprocedure voortzetten

Standpunt commissies

De richtlijnen zijn in een gecombineerde vergadering van commissie Ruimtelijke Ordening, Volkshuisvesting en Milieu en de commissie Algemene en Bestuurlijke Zaken d.d. 15 juni jl. aan de orde geweest.

Deze commissies willen dat er eveneens in de richtlijnen aandacht wordt besteed aan:

1. een tweede aansluitingsweg naar de S11 toe, naast de ontsluitingsweg Dorpskade.
Een en ander dient in relatie gebracht te worden met de dadelijk te realiseren bouwlocatie in de Wateringveldse polder.
De brief van Inter Wateringen van 12 juni jl. dient hierbij te worden betrokken.
2. Bij het studiegebied dient betrokken te worden de aansluiting Dorpskade en de Veilingroute.
3. Wat dient te worden verstaan onder cruciale gegevens vermeld op blz. 11 van de concept-voorschriften.

Reactie van burgemeester en wethouders.

Naar aanleiding van het besprokene in de gecombineerde commissievergadering merken wij het volgende op.

1. Niet tegengesproken kan worden dat de Dorpskade een drukke ontsluitingsweg wordt naar de S11. De verkeersdruk op de Dorpskade neemt alleen maar toe wanneer in de toekomst bedrijfsactiviteiten (eerste fase regionaal bedrijfsterrein) en woningbouw zal worden gerealiseerd in de Wateringveldse Polder. Indien deze woningbouw in het totaal meer bedraagt dan 4000 woningen dan is deze bouwlocatie m.e.r.-plichtig. In deze m.e.r. worden dan ook de ont/aansluitingswegen van deze bouwlocatie onderzocht.

Gelet op het rapport van Van Dijk en Partners (studie 9 januari 1990), die schetsen van een wegenstructuur in voornoemde polder bevat lijkt ons een extra verbinding, die in het verlengde ligt met de verbindingsweg bij Van Vliet Contrans B.V. en die aansluit op het Oosteinde, in ieder geval noodzakelijk.

Of een extra rechtstreekse ontsluiting op de N54 noodzakelijk is, is ons inziens afhankelijk van de toename van het verkeer ten gevolge van de grootte van de woningbouw en de bedrijfslocatie die in de polder gerealiseerd gaat worden ten noordoosten van de Dorpskade.

Bij grootschalige activiteiten in de polder zal rekening gehouden moeten worden met extra infrastructurale voorzieningen, die dan in de m.e.r. van de bouwlocatie onderzocht zullen gaan worden.

Voor Wateringen is er momenteel dus geen aanleiding meerdere aansluitingen of een andere locatie dan de geprojecteerde aansluitingsweg Wateringen-Zuid te bezien.

Wel dient in het verkeersmodel rekening te worden gehouden met een verbinding die aansluit op het Oosteinde.

Gelet op het bovenstaande waarin wij reeds vrij concreet op de zg. inrichtingsalternatieven zijn ingegaan lijkt het ons niet noodzakelijk combinaties van varianten te onderzoeken en varianten die verschillen in aantal en/of ligging van de aansluitingen ten behoeve van het bestemmingsverkeer richting Wateringen.

Het vorenstaande is in de concept-richtlijnen als volgt verwoord:

"Bij de bepaling van de milieugevolgen van deze alternatieven dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van een verbinding die in het verlengde ligt met de verbindingsweg bij Van Vliet Contrans B.V. en die aansluit op het Oosteinde".

2. Hieraan zal aandacht worden besteed in de richtlijnen.

Na de laatste zin onder 4.2. (blz. 6 richtlijnen) hebben wij het volgende tekstvoorstel in het concept aangebracht. "Hiertoe behoren met name voor de aspecten geluidhinder en luchtverontreiniging (inclusief de overige milieugevolgen, zoals beschreven in Hoofdstuk 5) in ieder geval de directe aan- en afvoerwegen van de S11/N54 te weten de Dorpskade en de aan te leggen Veilingroute".

3. Wij gaan er vanuit dat de tuinbouw geen nadelige effecten zal hebben bij de aanleg van de wegen S11/N54. Immers bij de verbinding Rijswijk-Naaldwijk (T56) die loopt langs vele tuinbouwbedrijven zijn ook geen nadelige effecten opgetreden.
Overigens worden in het bestemmingsplan eveneens bepalingen opgenomen, die de tuinbouw beschermen. Binnen het studiegebied zijn de leefbaarheid en de bereikbaarheid van cruciaal belang.

Relevante stukken zoals startnotitie, de samenvatting van de reacties en het commentaar daarop n.a.v. de wettelijke inspraakprocedure t.b.v. de startnotitie en het advies van de Commissie voor de m.e.r. liggen voor u op de gebruikelijke wijze bij de raadstukken ter inzage.

Burgemeester en wethouders van Wateringen

De secretaris,

De burgemeester,

D. van Brakel.

Drs. W. van den Bos Czn.

Agendapunt : 15
Bijlagenummer : 1

De raad van de gemeente Wateringen;

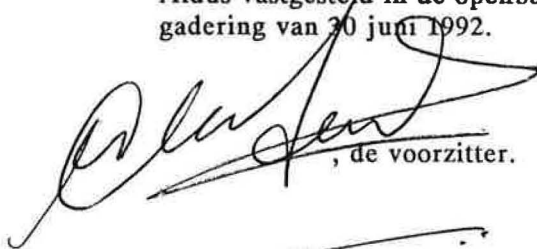
gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 23 juni 1992, nr. ABZ/BRM/1992/79;

gelet op artikel 41 van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne;

b e s l u i t :

tot vaststelling van de richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport Zuid-Westelijke randweg (S11/N54) in de gemeente Wateringen overeenkomstig bijgaand ontwerp.

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van 30 juni 1992.



, de voorzitter.



de secretaris.

1. INLEIDING

Rijkswaterstaat directie Zuid-Holland en de provincie Zuid-Holland (initiatiefnemers) zijn voornemens de Zuidwestelijke Randweg Den Haag (S11/N54) aan te leggen.

Ten behoeve van het door de gemeenteraad van Wateringen (bevoegd gezag) vast te stellen bestemmingsplan S11/N54/Veilingroute/c.a. worden de regels toegepast met betrekking tot milieu-effectrapportage (m.e.r.) uit de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm). De gemeenteraad van Wateringen heeft de taak om drie maanden na de bekendmaking van de voorgenomen activiteit, de richtlijnen ten behoeve van de inhoud van het MER vast te stellen.

Uit de startnotitie blijkt, dat de voorbereiding van het besluit reeds lange tijd gaande is. Op 15 september 1988 is door Provinciale Staten van Zuid-Holland het tracé van de S11 vastgesteld, terwijl de Minister van Verkeer en Waterstaat op 19 juli 1989 het tracé van de N54 heeft vastgesteld. Daarna is de verdere voorbereiding van de uitvoering van deze besluiten ter hand genomen en is in maart 1991 het ontwerp-bestemmingsplan S11/N54/veilingroute/c.a. ter inzage gelegd.

Deze procedure is medio 1991 stopgezet. Gebleken is namelijk dat de Europese Richtlijn inzake milieu-effectrapportage voor het voorliggende besluit over de S11/N54 milieu-effectrapportage verplicht stelt. In de startnotitie worden de genomen tracébesluiten over de S11/N54 als uitgangspunt gehanteerd voor de verdere besluitvorming. Het m.e.r.-plichtige besluit betreft het vaststellen van het bestemmingsplan S11/N54/veilingroute/c.a. door de gemeenteraad van Wateringen. Het op te stellen milieu-effectrapport (MER) dient voor dat besluit relevante informatie aan te dragen.

Vaststelling van genoemd bestemmingsplan is formeel gesproken het moment waarop het bevoegd gezag de uitvoering van de voorgenomen activiteit mogelijk maakt, terwijl in het bestemmingsplan als zodanig het accent ligt op de wijze waarop de voorgenomen activiteit kan worden ingepast.

De richtlijnen geven aan welke informatie in het MER op overzichtelijke wijze gepresenteerd moeten worden, opdat het MER een bijdrage kan leveren aan de besluitvorming over de beide genoemde aspecten van het bestemmingsplan. Gelet op de bovenbeschreven uitgangspunten, kan het aantal in beschouwing te nemen alternatieven en varianten beperkt blijven, tenzij er zich sedert de tracébesluiten nieuwe ontwikkelingen hebben voorgedaan, die van invloed zijn op de nu voorliggende besluitvorming over het bestemmingsplan.

De richtlijnen zijn opgesteld op basis van het advies van een werkgroep uit de Commissie voor de Milieu-effectrapportage alsmede de in het kader van de ter inzageligging van de startnotitie ontvangen reacties.

2. UITGANGSPUNTEN, PROBLEEMSTELLING EN DOEL

2.1 Uitgangspunten

Het MER moet een beschrijving van de geschiedenis van de besluitvorming over dit project bevatten. Daarin moet duidelijk worden welke besluiten reeds zijn genomen door welke overheidsorganen en welke betekenis aan deze besluiten moet worden gehecht.

De tracébesluiten zijn reeds enige jaren geleden genomen en gebaseerd op daarvoor verzamelde informatie. Sindsdien hebben zich ontwikkelingen voorgedaan, die van invloed kunnen zijn op de aan de orde zijnde besluitvorming. Het gaat daarbij in elk geval om de volgende ontwikkelingen:

- ruimtelijke plannen, zoals de woningbouwlocatie Wateringen, de aanleg van de Veilingroute, de ombouw van de Dorpskade te Wateringen tot de externe ontsluitingsweg;
- ruimtelijke ontwikkelingen, zoals ontwikkelingen in het aansluitende wegennet;
- gemeentelijk, provinciaal en rijksbeleid ten aanzien van verkeer en milieu, met name de beleidsuitgangspunten vastgelegd in het Nationaal Milieubeleidsplan (plus) en het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II);
- groei van het goederen- en personenvervoer.

Het MER moet aangeven op welke wijze deze ontwikkelingen de besluitvorming over het al dan niet aanleggen van de S11/N54 beïnvloeden.

Daarnaast moet duidelijk worden voor welk besluit dit MER wordt opgesteld en door welke overheidsinstantie dit besluit zal worden genomen.

Tevens wordt beschreven volgens welke procedure en tijdsplan dit geschiedt en welke adviesorganen en -instanties daarbij betrokken zijn.

Daarnaast moet in het MER worden aangegeven welke besluiten in een later stadium genomen moeten worden om het project te kunnen uitvoeren.

2.2 Probleemstelling

Het MER moet een beschrijving geven van de problemen waarvoor men met de aanleg van de S11/N54 een oplossing zoekt. Daarbij moet in elke geval aandacht worden besteed aan de problematiek van leefbaarheid en bereikbaarheid.

Duidelijk moet worden waar, in hoeverre en om welke redenen de huidige wegverbindingen niet of niet voldoende beantwoorden aan redelijke eisen ten aanzien van de afwikkeling en veiligheid van het verkeer en de belasting van het milieu, alsook in hoeverre daardoor plaatselijke, regionale en nationale belangen worden geschaad.

2.3 Doel

Mede tegen de achtergrond van het maatschappelijk belang en de maatschappelijke behoefte. Zo moet het doel van de aanleg van de weg en de noodzaak in het licht van de beschreven knelpunten en ontwikkelingen uit het MER naar voren komen.

3. VOorgenomen ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

3.1 Voorgenomen activiteit

Bij de beschrijving van de voorgenomen activiteit moet een beschrijving plaats vinden van de deelactiviteiten die bij de aanleg van de weg plaatsvinden. Daarbij kan een onderscheid gemaakt worden naar de aanlegfase en de gebruiksfase.

De onderstaande aspecten verdienen aandacht voorzover relevant voor de beoordeling van de effecten op het milieu.

Voor de aanleg van de weg zal beschreven moeten worden:

- verwijdering van begroeiing;
- afvoer van grond ter plaatse van de aan te leggen weggedeelten en eventueel opslag van de verwijderde grond;
- ontwatering (zowel tijdens de aanleg als na realisatie van de wegverbinding) en behandeling van het af te voeren hemelwater;
- vergraving, eventueel zandwinning (ook elders) en mogelijk de opslag van ophoogzand of van alternatieve materialen, transport van materiaal naar de plaats van gebruik en verwerken van dit materiaal. Indien gebruik van alternatieve ophoogmaterialen wordt overwogen, dient te worden aangegeven om welke materialen het gaat, en moet bij de beschrijving van milieu-effecten aandacht worden besteed aan de gevolgen van gebruik van deze materialen;
- aanbrengen van het wegdek, te gebruiken materialen en hun eigenschappen (o.a. verkeersveiligheid, levensduur, geluidproductie);
- bouw van kunstwerken en aansluitpunten;
- aanleg of herziening van verkeerstechnische voorzieningen, zoals verkeersgeleiding, bewegwijzering, verkeerslichten, verlichting en geluidwallen.

Bij de beschrijving van het gebruik en beheer van de weg dient aandacht te worden besteed aan:

- de omvang en samenstelling van het verkeer op de weg, uitgesplitst naar personen- en vrachtverkeer;
- gebruik en beheer van bermten;
- onderhoud van de wegen;
- voorzieningen voor het langzame verkeer, waaronder het landbouwverkeer en het fietsverkeer door de bebouwde kom;
- voorzieningen voor het openbaar vervoer (busstroken e.d.);
- mogelijkheden voor recreatief medegebruik (fietsen, wandelen)

Bij de beschrijving van de weg dient aandacht te worden besteed aan de ontwikkelingen van en de gevolgen voor het vervoersaanbod op de onderliggende wegenstructuur, waaronder de Veilingroute en de ombouw van de Dorpskade tot externe ontsluitingsweg.

3.2 Alternatieven

Hieronder wordt per alternatief aangegeven, wat in het MER moet worden beschreven. Wat betreft de mate van detail, die daarbij moet worden gehanteerd, geldt dat alleen die aspecten van de alternatieven moeten worden beschreven, die relevant zijn voor de beoordeling van de effecten op het milieu.

Nul-alternatief

Het MER dient te beschrijven welke situatie ontstaat als de voorgenomen activiteit niet zou worden ondernomen. Deze beschrijving dient in elk geval als een referentiekader voor de beoordeling van de voorgenomen activiteit. Aangezien in het kader van de bestemmingsplanprocedure ook over de wenselijkheid van de voorgenomen activiteit moet worden besloten, kan het nul-alternatief echter ook zelfstandig betekenis hebben.

Bij de beschrijving van het nul-alternatief kan gebruik worden gemaakt van bestaand materiaal uit de gevolgde tracéprocedure. Waar nodig dienen gegevens geactualiseerd te worden. De verwachte effecten van het vigerende verkeers- en vervoerbeleid (SVV II) dienen in de beschrijving door te werken.

Dit geldt in elk geval voor het mobiliteitsgeleidende beleid, aangezien dit in de tracéprocedure nog geen rol speelde.

Ook de plannen voor aanleg van de Veilingroute zijn in dit kader een nieuw gegeven. Niet uitgesloten kan worden dat aan deze Veilingroute een zelfstandige betekenis kan worden toegekend bij het zoeken naar oplossingen van de gestelde problemen. In het MER dient dan ook beschouwendertwijs te worden nagegaan in hoeverre de aanleg van alleen de Veilingroute en de verbinding daarvan met de N54 een oplossing voor de gestelde problemen zou kunnen bieden. In deze situatie blijft de aanleg van de S11 grotendeels achterwege.

Nul-plus alternatief

Gelet op het gestelde in deel d van het SVV II (p. 136/137) zal in het MER aandacht moeten worden geschonken aan de (on)mogelijkheid om (een deel van) de geconstateerde knelpunten op te lossen, zonder de aanleg van de S11/N54.

Het MER zal moeten aangeven, in welke mate bijvoorbeeld mobiliteitsgeleidende maatregelen en extra inzet van openbaar vervoer hieraan kunnen bijdragen.

Alternatief S11/N54

Dit alternatief betreft de wegverbinding waarvoor een bestemmingsplan wordt voorbereid.

Het onderzoek van tracé-varianten voor de S11/N54 is niet zinvol. Bij de uitvoering van de voorgenomen activiteit zijn er verschillende varianten mogelijk ten aanzien van de lokale ruimtelijke inpassing.

Aandacht verdienen de volgende varianten:

- varianten ten aanzien van de afstand tot de woonbebouwing;
- varianten waarin de S11 in verdiepte ligging wordt uitgevoerd en kruisende verbindingen blijven bestaan;
- varianten waarbij de S11 op maaiveld wordt aangelegd en de kruisende wegen over of onder de S11 worden geleid;

Bij de bepaling van de milieugevolgen van deze alternatieven dient rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van een verbinding die in het verlengde ligt met de verbindingsweg bij Van Vliet Contrans B.V. en die aansluit op het Oosteinde.

Bij de varianten moet in het bijzonder aandacht worden besteed aan de uitvoering in verdiepte ligging en de situatie rond de aansluiting/kruising met de Heulweg. Varianten waarin de S11 in hoge ligging wordt uitgevoerd of waarbij de kruisende wegen over de S11 worden geleid behoeven slechts in beschouwing worden genomen. Voor het overige kan worden volstaan met een beschrijving van het verrichte onderzoek ten tijde van de Tracé-studie.

Meest milieuvriendelijk inrichtingsalternatief

Nagegaan moet worden, welke maatregelen kunnen worden genomen om te verwachten milieu-effecten die ontstaan ten gevolge van aanleg van de S11/N54, tegen te gaan of te verminderen. Niet alleen de effecten die niet of nagenoeg niet omkeerbaar zijn, verdienen hierbij aandacht. De afgeleide effecten van de mogelijke maatregelen moeten ook worden beschouwd. Daarbij zal er op moeten worden gelet dat dergelijke maatregelen een milieuprobleem niet slechts doorschuiven van het ene milieu-aspect naar het andere of dat combinaties van milieubeschermdende maatregelen per saldo toch een negatief resultaat opleveren.

In het bijzonder wordt gevraagd naar:

- de mogelijkheden van een verdiepte ligging;
- het effect van de plaatsing van geluidschermen, hetgeen van toepassing is op de geluidhinder en de verspreiding van luchtverontreiniging;
- het effect van het aanbrengen van een wegdek van "ZOAB" (zeer open asfalt beton) of van een "twin-lay"-wegdek, hetgeen alleen de geluidhinder aangaat.

Binnen dit kader dient te worden aangegeven hoe de voorgestelde maximumsnelheid van 80 km/uur zal worden gehandhaafd, aangezien dit een belangrijk uitgangspunt is bij het beperkt houden van de geluidhinder en de luchtverontreiniging.

Wat betreft de mogelijke negatieve landschappelijke gevolgen en de gevolgen voor flora en fauna kan o.a. gedacht worden aan:

- faunapassages;
- aanpassing in wegverlichting;
- herinrichting van de Zweth met oeverzones. Mogelijkheden tot compensatie van te verliezen natuurwaarden moeten worden beschreven.

4. DE BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE AUTONOME ONTWIKKELING VAN HET MILIEU

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan, als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, dient te worden beschreven voor zover van belang voor de bepaling van de te verwachten gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven.

4.2 Bestaande toestand

Onzekerheden moeten worden aangegeven. Bestaande literatuur en veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek, vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie, daarbij kan gebruik worden gemaakt van de provinciale milieu-inventarisatie. Het actualiseren van verschillende gegevens is in dit verband van belang. Dit geldt in elk geval voor de gegevens over de flora en fauna in de Wateringsveldsche polder.

Als plangebied wordt aangemerkt het tracé van de S11/N54/Veilingroute met de direct aangrenzende omgeving. Het studiegebied is groter dan het plangebied en kan per aspect in omvang verschillen. De beschrijving dient die gebiedsdelen te omvatten waar bespeurbare significante veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de uitvoering van de activiteit of een van de alternatieven. Hiertoe behoren met name voor de aspecten geluid- en luch*verontreiniging inclusief de milieugevolgen beschreven in hoofdstuk 5 in ieder geval de directe aan- en afvoerwegen van de S11/A54 te weten de Dorpskade en de aan te leggen veilingroute.

4.3 Autonome ontwikkeling

Hierbij moet aandacht worden besteed aan de effecten van andere voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied, zoals de woningbouw, de ombouw van de Dorpskade, ontwikkelingen in het aansluitend wegennet en gemeentelijk, provinciaal beleid en rijksbeleid ten aanzien van verkeer en milieu.

5. GEVOLGEN VOOR HET MILIEU

5.1 Algemeen

Ten behoeve van de effectenbeschrijving kunnen de volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- De wijze waarop de milieu-effecten bepaald en beschreven zijn moet worden gemotiveerd. Het gaat hierbij om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens als van de gebruikte methoden voor voorspelling van milieu-effecten.
- Bijzondere aandacht is nodig voor die milieu-gevolgen die per alternatief verschillen.
- Aangegeven moet worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn; of deze op de lange of op de korte termijn spelen en in hoeverre synergetische effecten kunnen optreden ook onder invloed van activiteiten buiten het gebied;
- voor de beschrijving van de milieugevolgen kan gebruik worden gemaakt van bestaande rapporten.
- Het te verwachten resultaat en de effectiviteit van mitigerende maatregelen om de negatieve gevolgen te beperken of te compenseren dienen voor zover mogelijk kwantitatief te worden aangeduid.
- Naast de negatieve effecten dient te worden beschreven welke positieve gevolgen daar tegenoverstaan.
- De milieu-gevolgen moeten worden getoetst aan de geldende normen en grenswaarden van het milieubeleid.

In het MER moet aandacht gegeven worden aan de onderstaande milieu-aspecten. Hierbij zijn de aandachtspunten voor de huidige situatie (h), de autonome ontwikkeling (a) en de gevolgen (g) korthedshalve in één paragraaf bijeengebracht. Per subparagraaf worden zowel de aandachtspunten voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling alsook die voor de gevolgen aangestipt.

5.2 Bodem en water

- (h) bodem en geomorfologie: opbouw en verspreiding van bodemtypen.
- (h,a) geohydrologie: grondwaterstroming, verspreiding van kwelen infiltratiegebieden, grondwaterpeil, grondwaterstijghoogten en grondwaterfluctuaties per seizoen en over de jaren;
- (h,a) kwaliteit van grond- en oppervlaktewater;
- (h,g) patronen en richting van sloten, oppervlaktewaterstroming;
- (g) de toekomstige waterhuishouding van het studiegebied, in het bijzonder de waterpeilen en waterkwaliteit in de Zweth.

5.3 Flora en fauna

- (h,a) het voorkomen, zowel aquatisch als terrestisch van flora en fauna (planten, amfibieën, weidevogels, overwinterende, doortrekkende en fouragerende vogels);
- (h,a) de landschapsecologische relaties binnen het plangebied en met het omringende studiegebied (ecohydrologie, broed- en fourageergebieden en trekroutes). Waarschijnlijk zijn de belangrijkste relaties die met de open polders in de omgeving (Woudse Polder, Groeneveldse Polder), naast de verbinding met de groene zone tussen Den Haag en Rijswijk en die met de kust.
- (g) aantasting van terrestrische en aquatische flora en fauna. Zoveel mogelijk kwantitatief. In elk geval voor weidevogels en overwinteraars;
- (g) verstoring van ecologische relaties (o.a. door barrièrewerking) met het omringende gebied en gevolgen hiervan.

5.4 Landschap en cultuurhistorie

- (h,a) beschrijven en waarderen van bestaande landschappelijke archeologische en andere cultuurhistorische elementen in het studiegebied;
- (h,a) aangeven van de visueel-ruimtelijke werking van deze elementen;
- (g) verdwijnen van landschappelijke en cultuurhistorische elementen (Heulweg) door ruimtebeslag en bodemverstoring.
- (g) visuele gevolgen van de aanleg en de inrichting op het studiegebied;

5.5 Geluid en trillingen

De geluidaspecten moeten worden onderzocht overeenkomstig de voorschriften en richtlijnen uit de nadere regeling bij de Wet geluidhinder.

Ten aanzien van het geluid zal voor een aantal representatieve punten kwantitatieve informatie moeten worden gegeven over:

- (h,a,g) de L -waarden ten gevolge van het wegverkeer per etmaalperiode en, zo daarbij significante verschillen zijn te verwachten, per seizoen en per dag van de week;
- (h,a,g) de uit deze L -waarden volgende etmaalwaarden.
De tijdelijk optredende geluidhinder tijdens de aanlegfase dient ook te worden behandeld, waarbij de aanvoer- en werkwegen mede dienen te worden betrokken.
Indien trillingshinder als effect van betekenis is te verwachten dient dit gekwantificeerd te worden. Als indicatie dient in elk geval te worden opgegeven hoeveel woningen en mogelijke andere trillingsgevoelige objecten gelegen zijn binnen een zone van 50 m aan weerszijde van het tracé.

5.6 Luchtverontreiniging

- (h,a,g) de bijdrage aan de luchtverontreiniging in het studiegebied.
Hierbij dient te worden uitgegaan van de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijsnelheden, vrachtwagen-aandelen per wegvak, de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel) en de omgevingskenmerken van de wegvakken.
Voor een toekomstige situatie dient tevens rekening te worden gehouden met de te verwachten ontwikkelingen met betrekking tot de uitlaatgasemissies van voertuigen;
- (h,a,g) de uitstoot van CO₂ in het studiegebied. Deze gegevens kunnen ter referentie vergeleken worden met het emissieplafond voor CO₂ uit het NMP.
- (h,a,g) bijdrage aan de verzuring en de fotochemische luchtverontreiniging, Stikstofdioxide, de vluchtige organische stoffen, koolmonoxyde (als lange termijn precursor bij de vorming van ozon) en zwaveldioxyde kunnen als representatief worden beschouwd voor dit thema. De uitkomsten kunnen worden vergeleken met de emissieplafonds voor de sector wegverkeer uit het NMP Plus en het NMP.
- (h,a,g) de immissieconcentraties van milieubelastende stoffen zoals stikstofdioxyde, koolmonoxyde, benzeen, benzo(a)pyreen (als vertegenwoordiger van de polycyclische aromatische koolwaterstoffen), lood, zwaveldioxyde en zwarte rook. De bijdrage van het wegverkeer kan worden verhoogd met de bijdrage van andere bronnen en de achtergrondconcentratie, waarna toetsing aan de huidige normstelling. (Besluiten luchtkwaliteit en IMP Lucht, 1984) mogelijk wordt.

5.7 Overige gevolgen en secundaire gevolgen

- (g) de gevolgen voor de tuinbouw in het gebied moeten in kaart worden gebracht. Daarbij moet gedacht worden aan geluid, stank, luchtverontreiniging, stof- en trillingshinder en schaduw van beplanting.
- (g) welke veranderingen in sociale veiligheid en beleving van het gebied vinden plaats?
- (g) Gevolgen van barrierewerking voor het langzaam verkeer?
- (g) Gevolgen voor het openbaar vervoer?
- (g) Zijn er huizen die moeten worden afgebroken?
- (g) Gevolgen voor buisleidingen en electriciteitswerken.
- (g) Welke andere effecten kunnen worden verwacht van voltooide, lopende of binnenkort te starten activiteiten in het studiegebied die kunnen worden beschouwd te behoren tot de autonome ontwikkeling van het studiegebied.

6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

De verschillende alternatieven moeten -althans met betrekking tot de milieugevolgen- met elkaar en met de ontwikkeling van de bestaande toestand van het milieu zonder uitvoering van de activiteit (autonome ontwikkeling) worden vergeleken.

7. LEEMTEN IN KENNIS, EVALUATIE ACHTERAF

Een overzicht van de leemten in kennis en informatie die na de analyses van de milieu-effecten zijn overgebleven en die tot onvolledigheid leiden, moet in het MER worden gegeven, alsmede de redenen waarom deze leemten zijn blijven bestaan. Daarbij kunnen ook worden vermeld:

- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden;
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieugevolgen op korte en langere termijn;
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte invoergegevens.

Gegevens die voor de besluitvorming cruciaal zijn, mogen niet tot de leemten in kennis behoren.

De vastgestelde leemten in kennis en informatie kunnen worden gezien als onderwerpen van voortgaande studie. Zij behoren te worden betrokken bij een in concept op te stellen evaluatieprogramma in hoofdlijnen van de werkelijke optredende gevolgen voor het milieu. Deze nazorg, die een onderdeel vormt van m.e.r. kan ook betrekking hebben op de effectiviteit van de getroffen voorzieningen en de milieubescherpende maatregelen. Het is wenselijk in het MER al een idee te geven wie het evaluatieprogramma zal gaan opzetten en uitvoeren en hoe zal worden gereageerd als bepaalde milieunormen zouden worden overschreden.

8. VORM EN PRESENTATIE VAN HET MER

Het MER zal zo duidelijk en objectief mogelijk in moeten gaan op de te behandelen onderwerpen en moet ingaan op de vragen omtrent het voornemen, die uit de inspraak naar voren zijn gekomen.

In het MER moeten keuze-elementen, die bepalend zijn geweest bij de opstelling duidelijk naar voren worden gebracht.

Waar mogelijk en nuttig zal gebruik moeten worden gemaakt van presentatie van de informatie op kaarten, luchtfoto's en in figuren en diagrammen. Een ruimtelijke schets van de aansluitpunten en kruisingen is in dit verband van belang. Onderbouwende informatie kan in bijlagen behorende bij het MER worden opgenomen. Daartoe kunnen ook behoren een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.

9. SAMENVATTING VAN HET MER

In de samenvatting van het MER zal kort en overzichtelijk de kern van de hoofdtekst van het MER moeten worden weergegeven. Wat betreft de onderlinge vergelijking van de alternatieven kan dit b.v. gebeuren met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

In de samenvatting moet in ieder geval worden ingegaan op de informatie, die van wezenlijk belang is voor het te nemen besluit.